

## 2.3

# L'utilisation de l'espace

## SYNTHÈSE

La région Rhône-Alpes est marquée par l'importance des dynamiques urbaines et l'extension des infrastructures de transport. Les villes forment en effet un réseau qui s'appuie sur des axes de communication de niveau international, mais également sur un maillage départemental de qualité.

Cette situation entraîne une forte pression sur l'espace rural, révélée par l'accroissement des surfaces artificialisées et bâties. En 2003, celles-ci occupaient 6,5 % du territoire, qui reste cependant dominé par la couverture forestière (37 %) et la superficie agricole utilisée (38 %). Les eaux permanentes et les zones humides couvrent 3 % de la région, le reste correspond aux rochers, aux glaciers et aux surfaces en friches.

À l'exception de l'arboriculture, les activités agricoles bénéficient de facteurs favorables pour l'élevage, la production laitière et les grandes cultures irriguées en plaine. Ces dernières ne sont pas sans conséquence sur le milieu naturel.



■ Habitat pavillonnaire en Isère

© Crédit-photo : DIFREN

## BILAN ENVIRONNEMENTAL

### **Des activités concentrées dans les vallées**

Les caractéristiques physiques de la région Rhône-Alpes accentuent la concentration des activités humaines dans les secteurs de basse altitude et les couloirs de circulation : vallées du Rhône et de la Saône, Sillon alpin...

Les agglomérations, qui regroupent l'ensemble des activités économiques, bénéficient de la présence de ces voies de passage. Malgré le relief, celles-ci jouent un rôle majeur pour le trafic international, avec des liaisons nord sud, vers l'Italie ou l'ouest de la France très fréquentées. Le dynamisme de l'urbanisation et des transports n'est pas sans conséquence sur la gestion des territoires. De nombreux conflits d'usage de l'espace touchent aussi bien les secteurs périurbains que les milieux naturels.

Cette concentration d'activités le long des axes de communication rend particulièrement sensible l'exposition des secteurs d'habitation aux risques technologiques (cf. fiche ■ 4.2.). La complexité des conditions géographiques, géologiques et climatiques explique également l'importance des risques naturels : inondations, mouvements du sol et du sous-sol, chutes de pierres, avalanches. (cf. fiche ■ 4.1.).

La juxtaposition de voies de circulation dans les vallées et les plaines alluviales constitue également un risque permanent de rupture des corridors biologiques, indispensables à l'équilibre des écosystèmes et au maintien de la biodiversité. (cf. fiche ■ 1.1.).

### Une forte consommation d'espace

Rhône-Alpes comptait 5 645 000 habitants au recensement de 1999, essentiellement rassemblés dans les plaines et les vallées où la densité peut être très élevée. La moyenne régionale est en effet de 129 habitants/km<sup>2</sup>, pour 108 à l'échelle nationale. Cette situation s'explique par la croissance démographique de la région, nettement plus forte que celle observée en France métropolitaine : 0,69 % contre 0,37 % par an entre 1990 et 1999.

Deux phénomènes contribuent à l'accélération de la consommation d'espace. D'une part, l'évolution des structures familiales montre que le nombre de personnes par ménage diminue progressivement. Le nombre de ménages, et donc de résidences principales, augmente plus vite que la population : 12,5 % contre 5,5 % entre 1990 et 1999. D'autre part, la construction de logements individuels a dépassé celle de logements collectifs. On estime ainsi que pour les 500 000 logements construits entre 1990 et 2003, la consommation moyenne d'espace serait de l'ordre de 1 000 m<sup>2</sup> par logement. Elle est d'autant plus élevée que l'espace disponible est moins contraint par la réglementation.

Les surfaces artificialisées ont augmenté de 15 % entre 1993 et 2003 et atteignent désormais 290 000 ha. La surface occupée par le bâti a augmenté de 28 % pour atteindre 85 000 ha. Ainsi, la part des non-agriculteurs sur les marchés fonciers agricoles est passée de 55 % à 61 % entre 1996 et 2002. Elle s'élève même à 72 % en Ardèche, 64 % en Haute-Savoie et dans l'Ain et 62 % dans la Drôme, révélant un déséquilibre qui tend à s'accroître.

Ce phénomène d'étalement urbain concerne aussi bien l'habitat, les services à la population que les activités économiques. Il s'effectue au détriment des espaces agricoles et naturels et s'accompagne souvent d'une banalisation du paysage (cf. fiche ■ 5.1.).

### Des déplacements de plus en plus longs

Après une période marquée par l'exode rural, jusqu'au milieu des années 1970, l'attractivité des territoires périurbains et ruraux s'est manifestée par le développement des migrations résidentielles.

Alors qu'en 1990, 45 % des actifs travaillaient dans leur commune de résidence, ils ne sont plus que 37 % en 1999. Le développement des infrastructures de transport,

notamment des réseaux routiers départementaux et d'agglomération, a contribué à l'allongement des distances entre le domicile et le lieu de travail : celles-ci sont passées de 11,7 km à 12,9 km en moyenne entre 1990 et 1999. Les déplacements pendulaires représentent désormais près de 8 milliards de kilomètres par an. L'extension de l'influence des pôles d'emplois se constate dans toutes les agglomérations, y compris dans la région stéphanoise, pourtant en situation économique difficile.

### Le développement des infrastructures de communication

Plusieurs sections autoroutières ont été mises en service depuis 1990 : l'A39 (de Bourg-en-Bresse à Dole), l'A43 (Maurienne) et l'A430 (bretelle d'Albertville), l'A46 (rocade Est de Lyon), l'A49 (de Grenoble à Valence), une partie de l'A51 (de Grenoble à Coynelle), l'A404 (bretelle d'Oyonnax), l'A432 (entre La Boisse et Saint-Laurent-de-Mure). La longueur cumulée de ces différents tronçons est de 280 km, soit une emprise de 3 500 ha (selon les difficultés rencontrées, 1 km d'autoroute consomme entre 10 et 15 ha).

D'autres projets sont appelés à être réalisés à moyen terme ou sont en cours d'études : l'A89 (de Balbigny à La-Tour-de-Salvagny) et son raccordement à l'A6 et à l'A46, l'A432 (des Echets à La Boisse), l'A41 (de Villy-le-Peloux à Saint-Julien-en-Genevois), l'A45 (de Saint-Étienne à Lyon), l'A48 (d'Ambérieu à Bourgoin). Le principe d'un contournement autoroutier a également été retenu à l'ouest de l'agglomération lyonnaise et les contournements de Chambéry et de Valence ont fait l'objet d'études de faisabilité. Enfin, l'aménagement de la liaison entre Grenoble et Sisteron au-delà du Col du Fau est en débat. Ce programme correspond à environ 210 km d'autoroutes nouvelles, soit une emprise de l'ordre de 2 700 ha.



■ Autoroute du Mont Blanc dans la vallée de l'Arve

© Crédit photo : DIREN

Plusieurs aménagements ferroviaires font également l'objet d'études : branche sud de la ligne à grande vitesse (LGV) Rhin-Rhône, contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, LGV Lyon-Turin et ligne de fret entre Lyon et Turin. La consommation de terrain correspondant aux deux projets transalpins serait de 700 ha, y compris les emprises annexes et les rétablissements de voirie (entre 7 et 10 ha au km).

Enfin, l'avant-projet d'extension de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry prévoit le doublement de la surface des pistes. La superficie de la plate-forme serait alors de l'ordre de 2 000 ha.

### Une évolution significative de l'activité agricole

L'agriculture offre un large éventail de pratiques, depuis la grande culture de plaine jusqu'aux alpages d'altitude, en passant par l'arboriculture et le maraîchage. Cette diversité demande une vigilance accrue pour que le lien entre les hommes et les différents milieux, à l'origine de paysages aujourd'hui très recherchés, soit maintenu.

La tendance à la baisse des surfaces agricoles confirme cependant l'extension des surfaces artificialisées. Entre 1993 et 2003, la superficie agricole utilisée (SAU) a ainsi baissé de 3,5 % pour atteindre 1 686 000 ha. Avec une diminution de 1,6 % sur la période, la surface toujours en herbe représentait en 2003 54 % de la SAU (soit 913 000 ha), avec des alpages en augmentation de 3,7 %. La superficie occupée par les grandes cultures est quasiment stable (450 000 ha). Elle est constituée pour moitié par la culture du maïs (200 000 ha), avec une hausse marquée de la maïsiculture irriguée, qui est passée en dix ans de 21 à 38 %. Quant à l'arboriculture, elle recule de 15 % pour atteindre 50 000 ha, tandis que la viticulture augmente de 1,7 % à 68 000 ha. Les évolutions les plus caractéristiques concernent la diminution de 11 % des landes et des friches, qui représentent 248 500 ha.

Le tiers des exploitations a disparu entre 1988 et 2000 (86 201 à 56 962). Les plus touchées sont celles de moins de 50 ha, au profit des grandes exploitations : les exploitations de surface comprise entre 50 et 100 ha ont augmenté de 33 %, celles de plus de 100 ha de 177 %. Pendant la même période, le **fermage** est passé de 45 % à 67 % de la SAU, ce qui peut constituer un facteur de fragilisation.

Tous les départements ont des communes classées entièrement ou en partie en **zone montagne**. Ces communes représentent 60 % de la superficie régionale.

### La couverture forestière

La surface boisée couvre 1,74 millions d'ha (avec les peupleraies), dont 30 % sont occupés par les résineux. Elle a augmenté de 2,4 % entre 1993 et 2003. (cf. fiche ■ 2.4).

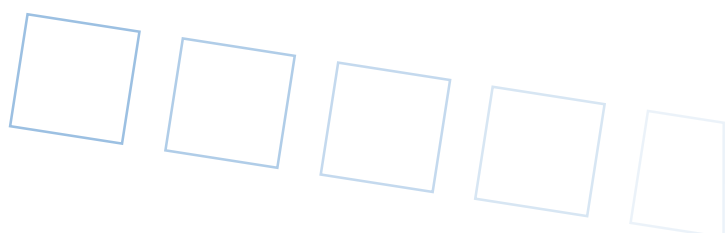
### L'artificialisation des domaines montagnards

- La connaissance de la superficie des domaines skiables des Alpes reste à acquérir. Il n'existe aucune donnée qui ait fait l'objet d'une validation de la part des collectivités et des gestionnaires.
- Une première approche, menée en Savoie, a permis de déterminer des superficies théoriquement accessibles depuis les équipements de remontée mécanique. A titre d'information, elles représenteraient de l'ordre de 8% de la surface totale du département, avec un taux de 17,5% pour la Tarentaise (soit 312 km<sup>2</sup>). Si on soustrait les secteurs techniquement inaccessibles, l'enveloppe du domaine skiable commercialisé en Tarentaise est de l'ordre de 220 km<sup>2</sup>. Les pistes effectivement aménagées, avec des travaux de remodelage, représentent une fraction de cette surface, qui n'est pas encore mesurée.



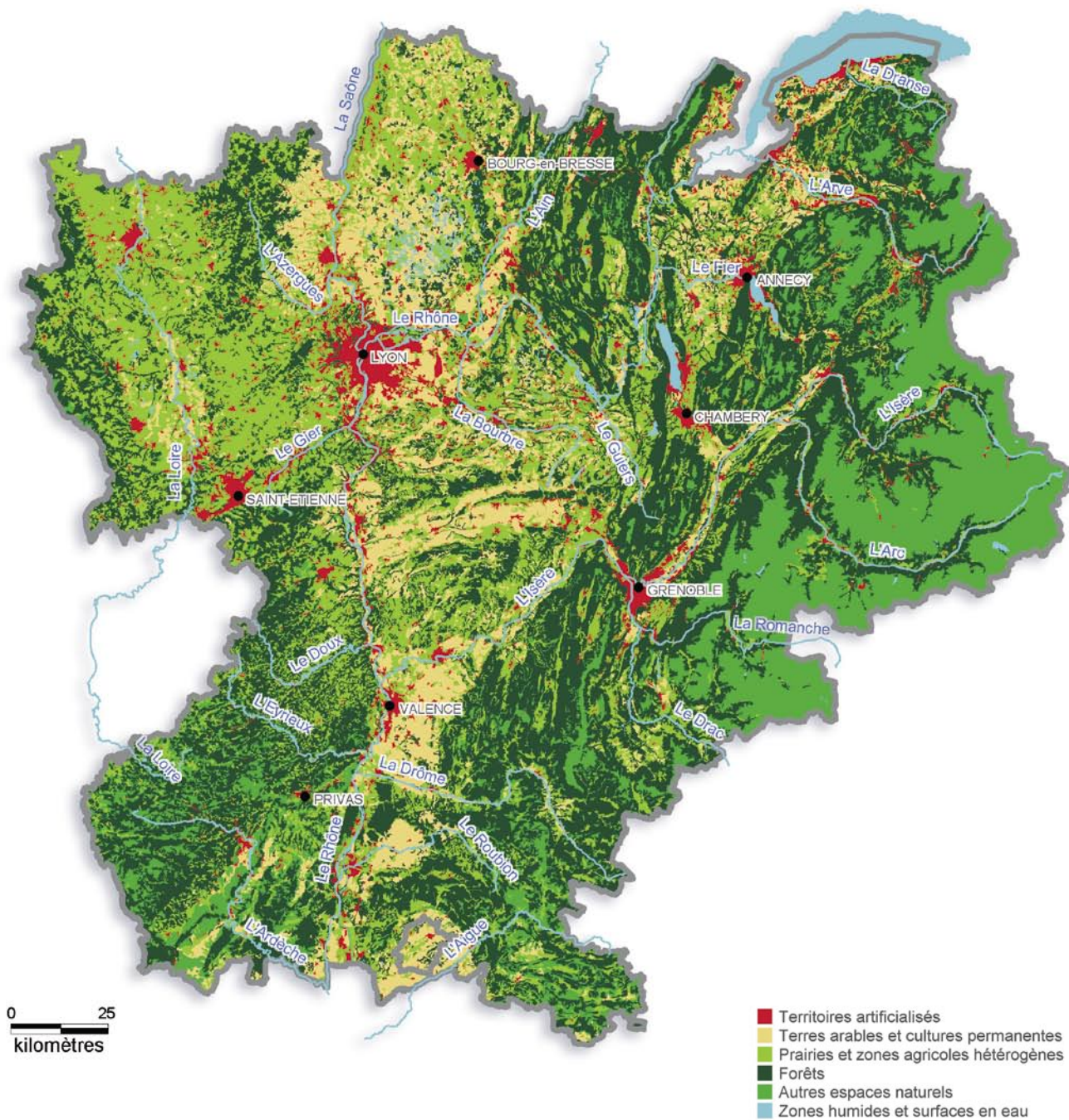
© Crédit-photo : DIREN

■ Télésiège dans les Alpes



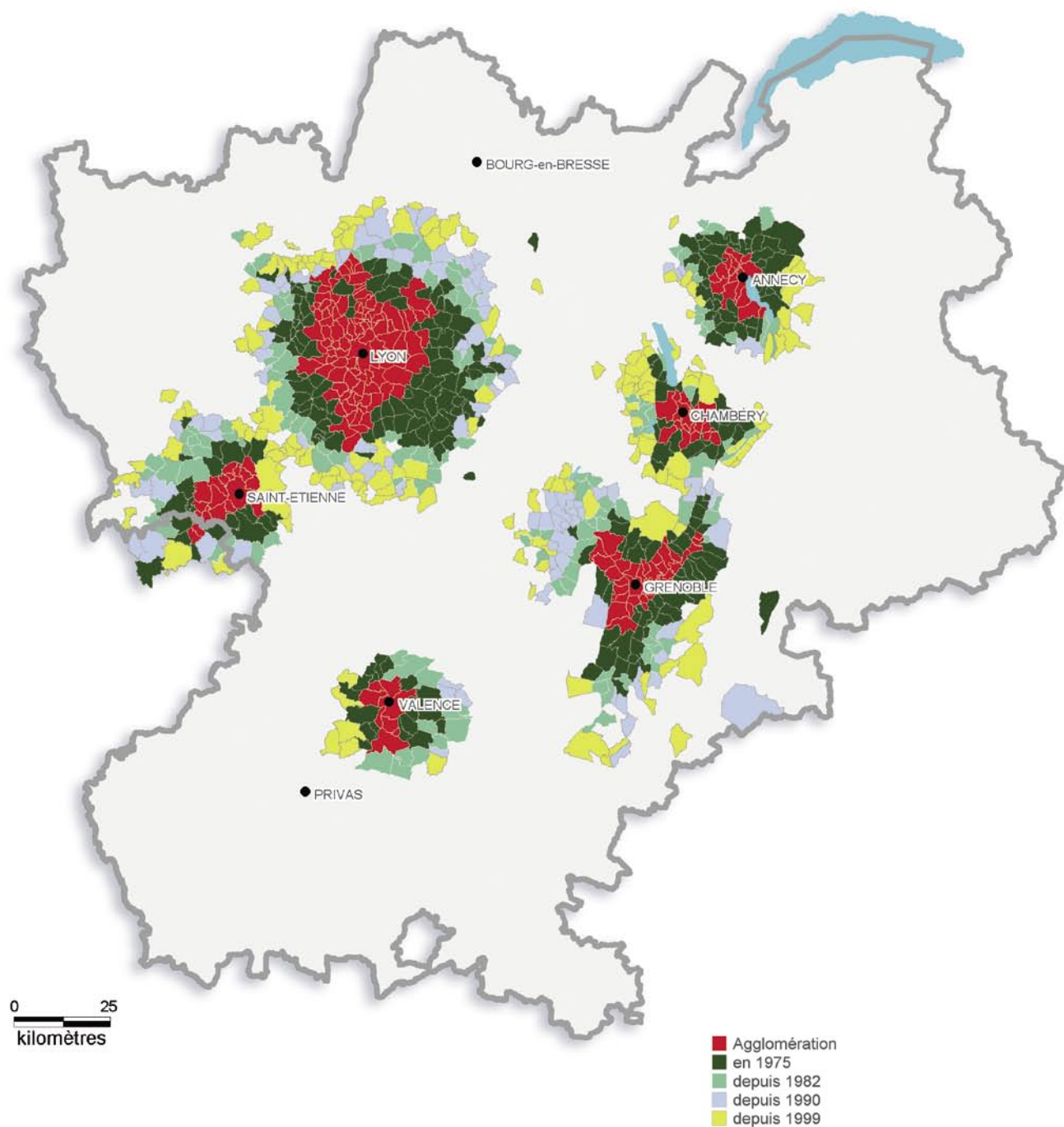


# Occupation des sols



Source : IFEN - Corine Land Cover 2000

## Extension de l'aire d'influence des villes depuis 1975 (communes dont au moins 20% des actifs travaillent dans l'agglomération)



Source : INSEE Rhône-Alpes - La Lettre n°70 - novembre 2000  
Recensements de la population de 1975, 1982, 1990, 1999



## ÉTAT DES LIEUX

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <li>Des dispositifs de planification territoriale sont mis en œuvre à grande échelle : directives territoriales d'aménagement (DTA), schémas de cohérence territoriale (SCOT)...</li> <li>Les transports collectifs, notamment ferroviaires, se développent.</li> <li>Les agglomérations lancent des politiques de renouvellement urbain et d'action foncière.</li> <li>Les espaces ruraux sont valorisés par des productions de qualité (AOC...).</li> <li>L'importance des forêts de protection.</li> <li>Les alpages jouent un rôle important pour lutter contre les avalanches et préserver la biodiversité.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'étalement urbain consomme de plus en plus d'espace.</li> <li>Les grandes infrastructures de transit existantes sont progressivement saturées par le trafic local, ce qui génère de nouveaux projets.</li> <li>Le développement des réseaux routiers favorise l'usage de la voiture au détriment des transports collectifs.</li> <li>Le déséquilibre des marchés fonciers urbains et à usage agricole a tendance à s'accroître.</li> </ul>

## TENDANCES ÉVOLUTIVES

Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> <li>Les activités agricoles se consolident sur des bases économiques viables.</li> <li>La réforme de la politique agricole commune (PAC) peut favoriser les surfaces en herbe en zone de montagne tout en luttant contre les friches. Les superficies en céréales augmenteraient sensiblement en zone de plaine.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'évolution des prix fonciers et immobiliers aggrave la ségrégation et l'exclusion sociales.</li> <li>La périurbanisation se poursuit.</li> <li>Le développement de l'urbanisation et des infrastructures conduit au cloisonnement de l'espace et à la disparition des corridors écologiques.</li> </ul>

## OBJECTIFS DE RÉFÉRENCE

**Engagements internationaux**

- La Convention alpine du 7 novembre 1991 vise à assurer une politique de préservation et de protection des Alpes.

**Engagements régionaux et locaux**

- Les chartes des parcs naturels régionaux.

**Engagements nationaux**

- Les articles L 110-1 et 2 du Code de l'environnement sur la protection, la mise en valeur, la restauration et la gestion des espaces milieux naturels.
- Les articles L 110 et L 121-1 du Code de l'urbanisme sur les principes d'équilibre dans la gestion de l'espace et l'harmonisation des politiques des collectivités publiques.
- Les articles L 121-10 et suivants du Code de l'urbanisme sur l'évaluation environnementale.

**GLOSSAIRE :**

**Déplacements pendulaires** : déplacements effectués chaque jour entre le domicile et le lieu de travail.

**Fermage** : mode de faire-valoir agricole où l'exploitant n'est pas propriétaire des terres qu'il utilise.

**Zone montagne** : territoire caractérisé par des critères d'altitude et de pente qui rendent les conditions d'exploitation plus difficiles.